Deutscher Bundestag
3. Wahlperiode

Drucksache 915

Der Bundesminister für Verkehr
A 1 — Vwi 93 — A 10 — 80/3 — 25 Bb 59

Bonn, den 5. März 1959

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterhaltungskosten für Bahnanlagen und Straßen**

Bezug: **Kleine Anfrage der Fraktion der FDP — Drucksache 728 —**

Die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 11. Dezember 1958 — Drucksache 728 — beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1

a) Die Kosten der Unterhaltung von 1 km Eisenbahnstrecke im Kalenderjahr 1957 betragen nach den betriebswirtschaftlichen Berechnungen der Deutschen Bundesbahn

aa) für reine Unterhaltungskosten	8 750 DM/km
bb) für den Anteil an den Gemeinkosten	550 DM/km
zusammen	9 300 DM/km

b) Die anteiligen zugerechneten Ausgaben von 1 km Straße haben im Haushalt 1957/58 (Bundesstraßen) bzw. 1956/57 (Landstraßen und Kreisstraßen) betragen

aa) bei den Bundesautobahnen	
i) für Unterhaltung	12 800 DM/km
ii) Anteil an den Gemeinkosten	1 100 DM/km
zusammen	13 900 DM/km
bb) für Bundesstraßen	
i) Unterhaltung	4 100 DM/km
ii) Anteilige Gemeinkosten	300 DM/km
zusammen	4 400 DM/km
cc) für Landstraßen I. Ordnung (Straßen der Länder ohne Hansestädte)	
i) Unterhaltung	3 700 DM/km
ii) Anteilige Gemeinkosten	300 DM/km
zusammen	4 000 DM/km

Druck: Buchdruckerei R. Madei, Bonn, Bonner Talweg 106
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Telefon 3551

dd) für Landstraßen II. Ordnung (Straßen der Kreise ohne L. II. O. der Hansestädte)

i) Unterhaltung	2 000 DM/km
ii) Anteilige Gemeinkosten	150 DM/km
zusammen	2 150 DM km

c) Bei der Berechnung der Gemeinkosten ist wie folgt verfahren worden:

Zu a)

Für die Deutsche Bundesbahn sind als Gemeinkosten die nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen der Unterhaltung anzulastenden anteiligen Verwaltungsgemeinkosten, Sozialaufwendungen und Versorgungsbezüge ausgewiesen worden.

Zu b)

Bei der im öffentlichen Haushaltswesen üblichen kameralistischen Rechnungsweise findet eine Ermittlung von Gemeinkosten und ihres Anteils am Gesamtaufwand in der Regel nicht statt. Bei der Berechnung der Straßenkosten für den Selbstkostenausschuß des Bundesverkehrsministeriums sind jedoch für das Jahr 1954 auf Grund der festgestellten tatsächlichen Ausgaben folgende Zuschlagsätze ermittelt worden:

für Bundesautobahnen	8,0 v. H.
für Bundesstraßen	7,6 v. H.
für Landstraßen I. Ordnung	8,0 v. H.
für Landstraßen II. Ordnung	6,9 v. H.

Da der Gemeinkostensatz bei Zunahme der Bautätigkeit erfahrungsgemäß sinkt, können die anteiligen Gemeinkosten im Rechnungsjahr 1957/58 tatsächlich nur niedriger gewesen sein, als vorstehend angegeben wurde. Es würde aber erst einer besonderen zeitraubenden Erhebung bedurft haben, um die Änderung der Sätze und Beträge seit 1954 genau festzustellen.

Erläuterung zu den Antworten auf Frage 1

Die Zahlen über die Höhe der Unterhaltungskosten je km Eisenbahnstrecke und je km Straße sind aus den nachstehend ausgeführten Gründen nicht unmittelbar vergleichbar:

Die Trennung von Unterhaltungskosten einerseits und Erneuerungskosten sowie Ausbaukosten andererseits ist buchhaltungstechnisch für Eisenbahn und Straße nicht gleichartig geregelt.

Die unterschiedliche Relation der Unterhaltungskosten zu den Erneuerungskosten und den Ausbaukosten innerhalb der Gesamtkosten der beiden Wegearten Schiene und Straße ist großenteils durch technische Eigenarten der Bauweise bedingt.

Da die Faktoren, welche die Unterschiede der Kostenzusammensetzung verursachen, zur Zeit noch nicht beziffert werden können, läge es nahe, bei einem Vergleich der Wegekosten von den Gesamtkosten auszugehen. Aber auch ein unmittelbarer Vergleich der Gesamtkosten würde zu irreführenden Ergebnissen führen, weil

die Leistungsfähigkeit und die tatsächlichen Leistungen der verglichenen Wegearten voneinander völlig verschieden sind; von verkehrspolitischer Bedeutung ist nicht die absolute Kostenhöhe, sondern das Verhältnis der Kosten zu den erbrachten Verkehrsleistungen; die Betriebsleistungen, nach Brutto-t/km berechnet, sowie die Beförderungsleistungen, nach Netto-km und Personen-km berechnet, sind je km Eisenbahnstrecke um ein Vielfaches höher als je km Straße (im Durchschnitt aller Straßenklassen); auch von Straßenklasse zu Straßenklasse bestehen sehr große Leistungsunterschiede;

ein solcher Vergleich zudem auch nur dann beweiskräftig wäre, wenn er sich auf Strecken bzw. Straßen beschränkt, die einander ersetzen könnten. Zahlen für einen solchen Vergleich stehen zur Zeit noch nicht zur Verfügung.

Weitere Vergleichsschwierigkeiten ergeben sich aus folgenden Tatsachen:

Das Geschäftsjahr der Deutschen Bundesbahn und das der Abrechnung der Straßenbauverwaltungen zugrunde liegende Haushaltsjahr weichen voneinander ab. Für die Landstraßen I. und II. Ordnung sind jetzt erst die Ausgaben für das Haushaltsjahr 1956/57 bekannt.

Die Angaben für die Deutsche Bundesbahn enthalten auch unechte Kostenanteile, die zu den von ihr erbrachten Leistungen keine Beziehung haben, wie z. B. Pensionslasten für das im Ruhestand befindliche Personal.

Im übrigen sagen die in Frage 1 unter b) genannten Zahlen nichts darüber aus, ob und inwieweit die tatsächlichen Aufwendungen für die Unterhaltung bei allen Straßenklassen tatsächlich zur Substanzerhaltung ausgereicht haben.

Zu Frage 2

Die Gesamteinnahme an Mineralölsteuer beim Bund betrug im Haushaltsjahr 1957/58 (ohne Berlin) 1587,2 Mio DM, mit Berlin (West) 1612,4 Mio DM.

Die Länder haben an Kraftfahrzeugsteuer im Haushaltsjahr 1957/58 (ohne Berlin) 965,2 Mio DM eingenommen, mit Berlin (West) 992,9 Mio DM.

Straßenbenutzungsgebühren werden in der Bundesrepublik und in Berlin (West) im allgemeinen nicht erhoben.

An sogenannten Zulassungsgebühren, die zur Deckung von speziellen Verwaltungskosten erhoben werden, wurden im Haushaltsjahr 1957/58 beim Bund vereinnahmt

1. Gebühr für Kraftfahrzeug- und Anhängerbriefe	rd. 4 675 000,— DM
2. Gebühr für die Umschreibung von Kraftfahrzeug- und Anhängerbriefen	rd. 3 819 000,— DM
3. Gebühr für die Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug- und Anhängerbriefe	rd. 297 000,— DM
4. Gebühr für die Ermittlung von abhanden gekommenen Fahrzeugen	rd. 13 000,— DM
5. Gebühr für die Erteilung der allgemeinen Betriebserlaubnis	rd. 24 000,— DM
6. Gebühr für die Neukennzeichnung der Kraftfahrzeuge	rd. 1 040 000,— DM
7. Gebühr für die Bearbeitung der Meldung von Fahrrädern mit Hilfsmotor	rd. 103 000,— DM
zusammen	rd. 9 971 000,— DM.

Die Höhe der Einnahmen an Gebühren, die auf Grund der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr den Ländern und Gemeinden zustehen, ist beim Bund nicht bekannt. Unterlagen für eine fundierte Schätzung fehlen.

Zu Frage 3

a) Die Streckenlänge der Deutschen Bundesbahn beläuft sich auf 30 976 km (Betriebslänge im Jahresdurchschnitt 1957) mit zusammen 43 639 km durchgehender Hauptgleise einschließlich Weichen. Der gesamte Gleiskörper der Deutschen Bundesbahn umfaßt 70 783 km, ebenfalls einschließlich Weichen.

b) Die Straßenlänge beläuft sich (Stand 31. März 1958)

aa) bei Bundesautobahnen auf	2 260 km
bb) bei Bundesstraßen auf	24 395 km
cc) bei Landstraßen I. Ordnung auf	56 701 km
dd) bei Landstraßen II. Ordnung auf	48 672 km.

Zu Frage 4

Im Haushaltsjahr 1957/58 wurden fertiggestellt und dem Verkehr übergeben

a) 11,2 km Neubaustrecken der Bundesautobahnen

b) 10,0 km Neubaustrecken von Bundesstraßen

c) 101,8 km neue Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen.

Außerdem waren am 31. März 1958 im Bau

a) 207,0 km Neubaustrecken der Bundesautobahnen

b) 409,0 km Neubaustrecken von Bundesstraßen

c) 54,6 km neue Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen.

Im Haushaltsjahr 1957/58 wurden für Neubau (also ohne Ausbau, Erneuerung, Unterhaltung, Verwaltung) insgesamt ausgegeben:

218,8 Mio DM für den Neubau von Bundesautobahnen
19,6 Mio DM für den Neubau von Bundesstraßen
54,8 Mio DM für den Neubau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen.

Durchschnittsbaukosten können aus diesen Zahlen nicht abgeleitet werden, da eine exakte Berücksichtigung der Leistungen in den Vorjahren für früher begonnene, aber erst 1957/58 fertiggestellte Bauvorhaben und der Aufwendungen für noch im Bau befindliche Maßnahmen, die erst nach 1957/58 fertig werden, nicht ohne weiteres möglich ist.

Für die Landstraßen I. und II. Ordnung der Länder und Kreise liegen keine Angaben über jährliche Neubauleistungen vor, da diese Gebietskörperschaften nicht meldepflichtig sind. Die Finanzstatistik des Statistischen Bundesamtes, die für 1957/58 noch nicht abgeschlossen ist, weist im übrigen den Aufwand für den Neubau von Straßen je Gebietskörperschaften nur nachrichtlich und ohne Angabe der entsprechenden Bauleistungen aus.

Für den Neubau im Haushaltsjahr 1956/57 sind folgende Ausgabensummen genannt worden:

Bund	276,0 Mio DM,	davon 215,6 Mio DM für Bundesautobahnen
Länder	6,9 Mio DM	(und zwar nur Hessen und Baden-Württemberg)
Kreise	29,5 Mio DM	
Hansestädte	25,0 Mio DM	
kreisfreie Städte	155,9 Mio DM	
kreisangehörige Gemeinden	201,7 Mio DM	
	695,0 Mio DM	
Berlin (West)	14,1 Mio DM	
	709,1 Mio DM	

Zu Frage 5

Die Unterhaltung des Fahrweges der Deutschen Bundesbahn wurde nicht aus Anleihemitteln finanziert.

Zu Frage 6

Im Haushaltsjahr 1957/58 wurden für den Neubau von Bundesautobahnen Kredite der Öffa in Höhe von 118,7 Mio DM verwendet, gleichzeitig aber auch 4,9 Mio DM getilgt.

Der Bau von Bundesstraßen wurde nicht mit Kreditmitteln finanziert.

Wieviel Schulden die übrigen Gebietskörperschaften im Haushaltsjahr 1957/58 für den Straßenbau aufgenommen bzw. verwendet haben, ist mangels abgeschlossener Finanzstatistik noch nicht bekannt. Für das Haushaltsjahr 1956/57 sind vom Statistischen Bundesamt folgende Schuldenaufnahmen für Straßenzwecke festgestellt worden:

Bund	100,6 Mio DM	(bei der Öffa)
Länder	71,6 Mio DM	(hauptsächlich Schleswig-Holstein und Rheinland-Pfalz)
Kreise	21,3 Mio DM	
Hansestädte	27,1 Mio DM	
kreisfreie Städte	104,1 Mio DM	
kreisangehörige Städte	60,8 Mio DM	
	385,5 Mio DM.	

Eine Beziehung zwischen Kreditaufnahmen und Straßenneubaulängen ist allgemein nicht herstellbar, da einerseits zweckdienliche Angaben der einzelnen Gemeinden fehlen und andererseits ein großer Teil der Schulden — außer beim Bund — nicht nur für den Neubau, sondern mehr noch für den Um- und Ausbau bereits vorhandener Straßen verwendet worden sein wird.

Auch die Öffa-Kredite werden nicht für bestimmte Strecken oder -abschnitte, sondern je nach Bedarf und Verfügbarkeit auf Grund des Wirtschaftsplanes im Rahmen der Gesamtfinanzierung, die sich aus Haushalts- und Kreditmitteln zusammensetzt, aufgenommen.

Seebohm